

коливань обсягів роботи із масовими вантажами. Це можливо шляхом впровадження логістичних підходів із створенням системи логістичних центрів, які забезпечать адаптивність перевізного процесу залізниць України та системну взаємодію учасників перевезення при переробці масових вантажів.

До основних функцій логістичних центрів слід віднести планування і організацію раціональної доставки масових вантажів, контроль виконання погодженого графіка перевезення та надання відповідної інформації вантажовласникам та підприємствам промислового залізничного транспорту. Ефективність функціонування логістичного центру визначається синхронізацією взаємодії залізниць і вантажовласників, підвищенні погодженості роботи різних технологічних складових при організації перевезень масових вантажів, а також в розширенні номенклатури транспортно-логістичних послуг. У більшості випадків функціонування транспортної системи на основі логістичних технологій істотно пов'язано з перерозподілом обмежених ресурсів між підрозділами, які беруть участь у процесі транспортування масових вантажів.

У якості критерію для пошуку оптимального варіанту адаптивної технології роботи із масовими вантажами може бути нечітка оцінка ефекту від функціонування підрозділів логістичного центру. До оцінки загальної ефективності управління процесами перевезень слід також віднести додатковий ефект від використання ресурсозберігаючих підходів. Запропонований підхід можливо використати для створення системи підтримки прийняття управлінських рішень.

УДК 658.7:656.2

ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОГО ПРОЦЕСУ ЗАЛІЗНИЦЬ В УМОВАХ ЗНАЧНИХ КОЛИВАНЬ ОБСЯГІВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ломотько Д.В., д.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

Одними із основних напрямків удосконалення організації транспортного процесу залізниць України є забезпечення конкурентоспроможності та прибутковості в умовах транспортного ринку при значних коливаннях обсягів перевезень. Вирішення цієї наукової проблеми можливо здійснити шляхом впровадження логістичних принципів в усі ланки перевізного процесу. Даний напрямок відповідає вимогам Державної програми реформування залізничного транспорту України і директивним документам Укрзалізниці. Процес формування логістичних технологій організації транспортного процесу залізниць України повинен носити

комплексний характер і сприяти процесам реформування, враховувати інтереси усіх учасників перевізного процесу, бути спрямованим на ресурсозберігаючі технології при використанні обмежених кількості тягового рухомого складу, вантажних механізмів. В умовах коливання обсягів перевезень покращення кількісних і якісних показників експлуатаційної роботи залізниць неможливо без врахування наявності конкуренції з іншими видами транспорту та підвищених вимог клієнтури до якості транспортного обслуговування. У даних умовах особливо актуальним стає вирішення наукової проблеми створення методологічних основ для формування логістичних ланцюгів, що, у свою чергу, передбачає створення високоефективних технологій перерозподілу та використання засобів транспорту, визначення раціональних маршрутів прямування вантажних поїздів, формування адаптивної системи взаємодії залізничного та інших видів транспорту у транспортних вузлах зі створенням відповідних сучасних систем підтримки прийняття рішень. Розробка комплексу відповідних математичних моделей дозволяє визначити раціональну технологію організації транспортного процесу залізниць України, скоротити експлуатаційні витрати та сформувати ієрархічну систему логістичних центрів Укрзалізниці.

УДК 629.43.004.67

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПОВЫШЕНИЯ МАКСИМАЛЬНО-ДОПУСТИМЫХ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ В КОНЦЕ «ВРЕДНЫХ» СПУСКОВ

*Малькевич Н. Д., к.т.н., доцент,
Зеньчук Н. Ф., к.т.н., доцент (БелГУТ)*

На крутых спусках пути скорость движения поезда может повышаться без использования силы тяги локомотива (т. е. без затрат топлива) за счёт отрицательного уклона. При этом в ряде случаев поезд достигает максимально-допустимой (предельной) скорости до окончания спуска. Такие спуски считаются «вредными». После достижения предельной скорости дальнейшее движение поезда по этому спуску возможно с предельной скоростью при подтормаживании.

Максимальная скорость движения поезда по «вредному» спуску ограничена из-за конструкционных возможностей пути и подвижного состава. Если повысить максимально допустимую ограничение скорости в конце